

Størsta figggjargöla í Danmark í nýggjari tíð:

Jan Bonde Nielsen og danski skipaíðnaðurinn

Blöð og útlit í Danmark hafa gjøgnum longri tíð viðgjört eitt mál, ið hefur verið lítið umrætt í færöyskum blöðum og útliti.

Men onkur vil minnst, at nokur ár herfyri í færöyskum blöðum og útliti.

Men onkur vil minnst, at nokur ár herfyri kom stóra danska fyrítökan Burmeister og Wain, ella stutt nevnt B&W, í álvarsliðar figggjartrupulleikar, sum gjördu at ríkisskassin noyddist at figgja framhaldi av fyrítökuni við stórum peningagilögum. Í fyrsta umfari fyri at bjarga hesum størsta danska arbeidsplassi, har meiri enn 2000 mans hava dagliga yrki og úrkomu teirra.

B&W er einamest kent sum skipasmíðja burtur av og framleiðari av dieselmotorum, ið verða seldir um allan heim, partvis uppá lisens, ið latin eru øðrum.

Tá Bonde Nielsen kom uppí leikin

Hjartalpartökini vóru kortini ikki nóg mikil, og nú kom ein maður inn í myndina, sum almenningurin ikki higartil hevði hoyrt stórvegis um. Hesin maður var vinnulivsmaðurin Jan Bonde Nielsen, ið gjörði av at gera eina roynd at tryggja B & W og virksemini tess yvir longri áramál.

Hann gjörði hetta við at skjóta inn pening í fyrítökuna — og tað var ikki smápeningur, men miljónir, samstundis sum hann á henda hátt ognaði sær meirilutan av partapeninginum í risafyrítökuni.

Ivasamar peningatransaktiónir

Síðani er komið í ljósmála, at hesin Bonde Nielsen var uppi í mongum ymsum peningatransaktiónum, sum lögreglan seinni hevur hildið seg noyðast at kanna gjølligari.

Donsk blöð vilja nú vera við, at Bonde Nielsen minni enn so hevur havt tað teir nevna »reint mjøl í posanum« — at hann er komin í skuld upp um bæði oyru og at hann minni enn so hevur gildið tann skatt í ymsum felögum sinum, sum hann átti.

Úrslitið er vorðið, at

maðurin nú verður drigin til svars fyri ymsu peningaligu atburðir sínar.

Stór skattaskuld og onnur skuld

Einans í einum av felögum sinum, Industrial Agro Industries, ið nú er farið á knóran, er ein skattaskuld til tað almenna uppá 11 miljónir krónur.

Samláða skuld felagsins á øðrum økjum verður annars mett til umleið 100 miljónir krónur.

Tann møguleiki er til staðar, at Bonde Nielsen kann verða dømdur at gjalda aftur alla sína skuld til seinastu krónu. Fyribils hevur danski landsskattarætturin felt dóm, á heysti 1977, har eftir International Agro skal endurgjalda tær 11 miljónir skattakrónur, ið ásettir eru eftir einari skattainntøku uppá 30 miljónir.

Í løtuni tekst danska »Bagmandspolitiet«, ein stovnur undir lögregluni, ið einahelst viðgerð mál har vinnulivsyrítøkur verða lögð undir ikki at hava gjørt skyldur sínar eftir lógini, við at kanna alt tað virksemini, sum Bonde Nielsen hevur útiinnt í stórkapitalistisku ílleggingum sinum innan danskt vinnulív.

B&W — illa umtókt arbeidsplass

Bonde Nielsen hevur leingi verið kanska mest

umrøddur maður í hesum vinnulívi aftaná at í ljósmála er komið, at atgerðir hansara hava kravt upplægging frá skattavaldi og lögreglu.

Í fyrstani stóð hann sum tann stóri bjargingarmaðurin hjá B&W, og eingin grunaði, at aðrar ætlanir enn at hjálpa hesia stórfyrítøku á fótum aftur, stóðu aftanfyrir.

Men í dag er B&W kanska ein hin mest viðbrekna danska stórfyrítøka, og fer henda fyrítøka á knóran, vilja danskir verkamenn í túsundatali verða tveittir út í arbeidsløysi.

Alt veldst um, hvør endin verður av teimum kanningum, ið nú fara fram viðvíkjandi øllum fyrítakssemi Jan Bonde Niensens — virki hansara fevnir sum nevnt um mong onnur, enn einans Burmeister & Wain.

Aðrar skipasmíðjur illa fyrir

At taka um endan hjá einum virki sum B&W og roynd at fáa virkið at ganga, er vissuliga eingin gerð, ið er at øvunda nøkrum.

Á danska arbeidsmarknaðinum hevur fyrítøkan í mong ár verið eitt »enfant terrible« — »barnið, ið aloftast kemur næstringum sinum í forettr« — einki annað arbeidsplass í Danmark hevur gjøgnum árin verið so ófriðaligt. At skilja á tann hátt at stöðug og

varandi ósemja hevur verið millum leiðsluna og arbeidsfólkið.

Fáar staðir hava verið so mong verkföll sum á B&W, styttri og longri, og hetta kemst ikki einans av, at arbeidsfólkið hevur verið mismøgt við lønir, arbeidstíð, trygdarfyriskipanir, eftirlønarpolitikk felagsins og hvørt av sinum, men kanska einahelst, at skiftandi leiðslurnar í B&W, sum sjón er eingin fyrir søgn, hava verið avbera ódugandi og komið stórfyrítökuni í stak ringt orð millum verkamenn um alt Danmark.

Roynt at bøtt um

Ferð eftir ferð hevur verið roynt at bøtta um viðurskiptini hjá B & W, ikki minst av ávum donsku javnaðarflokkastýrisins, men tað tykist sum um, at B&W so hvørt er vorðið eitt óeydnisbarn í allar mátar. Eitt er so ið hvussu er vist: Meiri viðbrekið arbeidsplass finst neyvan í Danmark í dag enn júst hetta. Í hesum sambandi skal vera vist á, at tað ikki einans er B&W, sum millum danskar skipasmíðjur hevur verið fyrir bakkasti.

Stóra vinnulivsyrítøkan P. A. P. Møller hótti herfyri at steigja Línðe skipasmíðjuna uttanfyri Odense á Fyn, tí at ósemja hevði tikið seg upp millum arbeidsfólkið og leiðsluna, men í evstu stund varð semja rokkin, so at Línðe-skipasmíðjan



kundi halda fram og túsundtal av arbeidsfólki kundi varðveita arbeidsplass sitt, men ikki uttan at fólkioð noyddist at slaka nakað í krøvum sinum til leiðsluna.

Um somu tíð gav A. P. Møller bindandi tilsegn um at lata byggja fyra skip at Línðe, soleiðis at arbeiði varð tryggjað verkamönnum drúgvu tíð framyvir.

Einki eindømi

Men Línðe er ikki eindmi. Stóra skipasmíðjan í Nykøbing á Falster, sum komin var í álvarsliðar figggjartrupulleikar, varð bjargað av statinum, sum stutt herfyri bilegði tvær stórar bilferjur til flutning av bilum og ferðafólki yvir um Stórabelt. ØK eigur hesa skipasmíðju.

Ein onnur skipasmíðja, Helsingør Stålskibsværft, sum DFDS er eigari av, hevur beint í hesum døgum fingið stóra bilegging frá oljuríkedominum Kuwait, sum á Helsingør vil byggja eitt flótandi hotel-skip fyrir 150 miljónir krónur — annars stóð illa til hjá Helsingør skipasmíðjunni.

Avbjóðingin úr Japan

Tað eru tó ikki einans danskar skipasmíðjur, ið eru illa fyrir hesi tíð. Kreppan fevnir um skipasmíðjur at kalla um alt Europa. Í Svøríki, t.d. er ein skipasmíðjan fyrir og onnur eftir farin á heysin. Bæði privatkapitalurin og staturin hava mist miljónir, og túsundavis av arbeidsfólki hava fingið sekkir.

Ein høvuðsorsøkin til at so illa stendur til innan henda iðnað í Europa meta teir vera ta herða og náðleysu kapping úr Japan.

Japanarar eru gitnir sum sera duguligir skipasmíðjumen, og teir hava aftaná kríggið bygt hópin av skipum — teirra millum størstu tangaskipini, ið sigla í dag til europeisk skipafeløg.

Teir hava kunnað gjørt tað, tí at arbeidslønirnar í mun til tær europeisku hava verið munandi lægri: Við øðrum orðum teir hava verið betur kappingarforir.

Heimskreppan, sum byrjaði fyrst í 1970'unum ikki bert stendur við, men vil, sum konir menn meta, halda fram og versna næstu árin eisini, inn í 1980'ini á stutt sagt øllum økjum.

Teir sakkønu vilja halda, at eisini ein nýggj oljukreppa sum frálíður vil taka seg upp, tí at tað neyvan er at taka seg aftur í, at tey oljuframleiðandi londini í arabarheiminum fyrr ella seinni aftur byrja nýtt oljukriggi við hægri prisasetingum á framleiðslu teirra.

Teirra máttloysi og evni at fremja tiltøk, ið basa kunnu inflasjónini og stimbura gjaldoyrismarknaðan er ein beinleiðis orsök til, at so illa stendur til flest alla staðni og sum samstundis hevur elvt til tað vaksandi arbeidsløysið um allan heim. Um hetta eru figggjarfrøðingar alla staðir samdir um.

